

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Hormuz non è solo petrolio: la crisi che investe armatori ed equipaggi

REDAZIONE SHIPPING ITALY · Saturday, August 8th, 2026

*Contributo a cura dell'avvocato Walter Lo Bocchiario \**

*\* Lo Bocchiario studio legale*

Quando uno stretto marittimo diventa teatro di tensioni militari, **non si interrompe soltanto il passaggio delle navi: cambia la distribuzione del rischio lungo l'intera catena del commercio internazionale**. È quanto accade nello stretto di Hormuz, collegamento tra il Golfo Persico e il Golfo dell'Oman e corridoio decisivo per i flussi energetici mondiali. Una chiusura anche parziale coinvolge Stati, armatori, noleggiatori, assicuratori, proprietari delle merci ed equipaggi.

Le conseguenze economiche sono immediate: immobilizzazione delle navi, ritardi nelle consegne, deviazioni, maggiore consumo di carburante, incremento dei premi assicurativi e difficoltà nell'adempimento dei contratti. Per l'armatore **la scelta tra proseguire, attendere o deviare non è soltanto operativa, ma anche giuridica, contrattuale e assicurativa**. Occorre proteggere nave ed equipaggio, rispettare gli obblighi contrattuali e verificare le condizioni della copertura per rischio di guerra.

La prosecuzione del viaggio potrebbe essere contestata qualora esponga persone, nave e carico a un pericolo prevedibile. La sospensione o la deviazione, al contrario, potrebbero essere considerate un inadempimento. Diventano quindi decisive le clausole relative ai rischi di guerra, ai porti sicuri, alle deviazioni, alla forza maggiore e all'impossibilità sopravvenuta. **La crisi geopolitica entra così nei rapporti contrattuali privati e rende incerta la distribuzione dei costi tra armatore, noleggiatore, proprietario del carico e assicuratore**.

Anche i marittimi subiscono conseguenze dirette: prolungamento dell'imbarco, rinvio dei cambi di equipaggio, difficoltà di rimpatrio e maggiore esposizione a rischi militari o criminali. Tuttavia, **la tutela dei lavoratori e la continuità dell'attività economica non sono interessi necessariamente contrapposti**. Equipaggi e imprese risentono entrambi di decisioni statali ed eventi esterni ai contratti. Il nodo consiste nel bilanciare protezione delle persone, conservazione della nave, tutela del carico e adempimento degli impegni commerciali.

Il principale riferimento internazionale resta la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, l'UNCLOS. Hormuz è uno stretto utilizzato per la navigazione internazionale e ricade, in linea generale, nel regime del passaggio in transito. L'articolo 44 impone agli Stati rivieraschi di non ostacolarlo, di segnalare i pericoli e di non sospenderlo. **Il diritto al passaggio, però, non elimina il rischio concreto della navigazione.** In presenza di un conflitto, l'UNCLOS deve essere coordinata con il diritto internazionale umanitario, il diritto della neutralità e le regole applicabili alla guerra navale, alle mine, ai blocchi e alle zone di esclusione.

Neppure una nave mercantile diventa automaticamente un obiettivo militare per il solo fatto di trovarsi in un'area interessata dalle ostilità. Contano la condotta della nave, la natura del carico, la destinazione del viaggio e l'eventuale contributo alle operazioni militari. **La mera presenza in una zona di guerra non fa venir meno le protezioni della navigazione commerciale,** ma rende più complessa la valutazione preventiva del comandante e dell'armatore.

In questo quadro assume rilievo l'ITF (International Transport Workers' Federation).

Attraverso gli accordi dell'International Bargaining Forum, alcune aree possono essere qualificate come zone di guerra o ad alto rischio. Per i marittimi coperti possono essere previste indennità aggiuntive, coperture rafforzate, obblighi informativi e, in determinate circostanze, la facoltà di rifiutare l'ingresso

nell'area con diritto al rimpatrio. Queste garanzie non operano automaticamente per tutte le navi: negli altri casi rilevano la Maritime Labour Convention, la legge dello Stato di bandiera e i contratti applicabili.

**Non ogni mancato rimpatrio o prolungamento dell'imbarco costituisce automaticamente un inadempimento dell'armatore.** La responsabilità deve essere valutata verificando se l'impresa abbia adottato tutte le misure ragionevolmente esigibili e se l'impossibilità di intervenire dipenda da circostanze sottratte al suo controllo. L'obbligo di protezione non può essere separato dalle concrete possibilità operative determinate dal conflitto.

La crisi di Hormuz si riflette inoltre sul Mar Rosso, su Bab el-Mandeb e sul Golfo di Aden. La circumnavigazione dell'Africa attraverso il Capo di Buona Speranza può allungare i viaggi di settimane, aumentando carburante, costi di equipaggio e tempi di consegna. Per alcune compagnie la deviazione è la scelta più prudente; per altre, soprattutto in presenza di merci deperibili o termini contrattuali rigidi, può produrre perdite rilevanti. **Il costo dell'instabilità non ricade su un solo soggetto, ma può trasferirsi lungo l'intera catena logistica fino al consumatore.**

L'alterazione delle rotte può aumentare indirettamente anche il rischio di pirateria, concentrando il traffico in aree esposte e disperdendo le capacità di sorveglianza. È però necessario distinguere la pirateria dagli attacchi con finalità politiche o militari. Ai sensi dell'UNCLOS, la pirateria riguarda atti di violenza, detenzione o depredazione compiuti per fini privati in alto mare contro un'altra nave. La qualificazione dell'evento determina la competenza degli Stati, i poteri di intervento e il regime assicurativo applicabile.

**Hormuz e Bab el-Mandeb dimostrano che la sicurezza marittima non coincide con la sola apertura fisica delle rotte.** Richiede certezza delle regole, cooperazione tra Stati, prevenzione, adeguate coperture e valutazioni proporzionate degli operatori. **La vera sfida non è mantenere aperti gli stretti a ogni costo, ma impedire che il prezzo della loro instabilità venga trasferito**

---

**in modo imprevedibile o sproporzionato su uno solo dei soggetti coinvolti.**

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: [BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE](#) ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Saturday, August 8th, 2026 at 6:30 pm and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.